

## GIORGIO BUCCHIONI

(c.s.)

Rispetto a quanto detto finora, credo davvero che sia una sciagura ipotizzare di nuovo l'intervento del pubblico nella gestione.

Ci sono ancora dei passi da fare affinché l'ente pubblico si limiti alla regolazione, al controllo, senza interferire nella gestione delle cose. Anche perché il pubblico, nella mia visione, deve rispettare un determinato rapporto costi-benefici, mentre il fine del privato è quello di ottimizzare le risorse che ha a disposizione per raggiungere un profitto. Si tratta di visioni completamente diverse, costituenti la discriminante principale, a mio modo di vedere, tra pubblico e privato.

Ma io vorrei rifarmi un attimo alla relazione di stamattina del dott. Marletto, relativa al profilo dei costi esterni, che ho trovato molto interessante.

Non so se anche voi avete avuto la mia stessa percezione, ma mi è parso che questi costi esterni vengano visti quasi come una responsabilità di chi produce un bene o un servizio nei confronti della generalità, dell'ambiente, della situazione che lo circonda, senza che sia stata sottolineata, invece, la problematica del costo esterno che l'azienda che produce servizi o beni deve sopportare per fatti che non dipendono dall'azienda stessa.

Ad esempio, l'intasamento e la congestione autostradale non dipendono dall'azienda che produce il bene o il servizio, ma piuttosto dal fatto che sono vent'anni che non vengono costruite autostrade.

Mi chiedo se la scelta di non costruire autostrade sia stata quella giusta. Era determinata da ragioni di bilancio e ambientali, in particolar modo dall'aggressività degli ambientalisti che, fortunatamente, poi l'elettorato non ha premiato e che ha danneggiato

l'ambiente molto più di quanto avrebbe fatto un eventuale completamento della rete autostradale.

Dunque questi costi esterni sono indotti non dall'azienda o dal produttore di beni e servizi, bensì sono causati dall'inefficienza della mano pubblica, che non ha saputo fare le cose nel momento in cui dovevano essere fatte, per cui il traffico si è incrementato del 120%, mentre le infrastrutture sono aumentate solo dell'8%.

È quindi pensabile che tutto ciò si debba trasformare in un aumento della tariffa, ripercuotendosi poi su tutta la collettività, perché comporta un trasferimento di costi; l'alternativa sarebbe scendere in campo con una politica delle infrastrutture più adeguata.

Nelle città i parcheggi non ci sono, non sono mai stati fatti. La soluzione è mettere divieti di sosta, oppure realizzare i parcheggi?

È inarrestabile il flusso del movimento delle merci, non solamente per questa parola densa di contenuti, la "globalizzazione", ma anche perché il livello di domanda e la capacità di consumo della nostra società richiedono e un costante incremento del movimento delle merci.

Allora bisogna, sì, potenziare i porti, ma bisogna soprattutto potenziare le strade, la ferrovia, perché i margini di crescita dei porti non sono comunque infiniti.

Bisogna poi tenere conto anche dei tempi necessari alla realizzazione delle infrastrutture. Se io oggi delibero di fare un pezzo di ferrovia, nella migliore delle ipotesi non vedrò passare un treno prima di dieci anni. Se io delibero di fare un'autostrada, non vedrò l'automobile passarci sopra prima di sei-sette anni. Non siamo ai tempi in cui si progettava e si realizzava la Genova-Serravalle in tre anni, che, poi, anche dal punto di vista degli svincoli, è una delle peggiori autostrade italiane.

L'altra questione – e poi ho finito – è quella dell'"entizzazione", di questo tentativo di modificare la legge istitutiva delle Autorità portuali per costituire delle autorità di sistema.

Devo dire, forse sbagliando, che rifiuto concettualmente il criterio di entizzazione per risolvere il problema, nel senso che se c'è il problema delle colonne, si costituisce l'ente che si occupa delle colonne.

Sarebbe ora di cambiare direzione, perché la creazione di tutti questi enti, che poi richiedono risorse, priva la produzione di tali risorse, che potrebbero invece essere investite più proficuamente nell'incremento del ciclo economico e quindi nell'aumento dell'occupazione e del benessere generale.

Allora non è un problema di entizzazione, bensì di uomini che facciano funzionare gli enti già esistenti.

Se vi guardate in giro per il mondo, le esperienze istituzionali sono le più diverse: ma in ogni caso, se c'è la gente che fa funzionare le istituzioni, queste funzionano.

### CIRILLO ORLANDI

*(c.s.)*

Per formulare una risposta corretta alle domande proposte, è forse utile fare un tentativo per "reinquadrare" il tema.

L'interpretazione dei fatti, se non avviene all'interno di una classificazione condivisa dei medesimi, fa correre il rischio di prendere solenni cantonate.

Per prima cosa, anche se può sembrare eccessivo in questa sede, non avrei timore a riproporre la domanda: cos'è un porto?

Comincio a rispondere per parte mia.

Nella mia esperienza di lavoro non ho mai navigato, non ho mai visto un porto dal mare. Prima di occuparmi di Sinport ho fatto tutt'altro occupandomi di IT, di marketing e quindi di trasporto inteso come mercato. In quest'ottica ho sempre considerato il porto non come un luogo attrezzato per scaricare e caricare navi, ma una infrastruttura multimodale che consente l'accesso o l'instradamento delle merci verso mercati internazionali. In questa, che più recentemente è stata chiamata piattaforma logistica, il vettore marittimo è l'elemento caratterizzante, ma la qualità e l'efficienza dell'infrastruttura si misura sulla integrazione operativa tra i vettori terrestri (ferrovia, strada) e la modalità marittima.

L'Ing. Cereti ha citato Gioia Tauro sostenendo come l'impatto economico sul territorio, sulla Regione, sia stato relativamente modesto.

Personalmente, credo che il porto di Gioia Tauro, così come reinventato da Angelo Ravano, sia stata una magnifica intuizione imprenditoriale, che ha portato alla Calabria e al Mezzogiorno innovazione, occupazione ed immagine positiva.

Ma il porto di Gioia Tauro è un porto di *transhipment* e noi sappiamo esattamente cos'è un porto di *transhipment*?

Estremizzando i principi, ma solo per renderli più chiari, questo tipo di porto costituisce un centro di ottimizzazione nell'uso del vettore marittimo.

Nelle relazioni di scambio multicontinentali abbiamo assistito ad una crescita eccezionale nel numero dei *containers* così come allo sviluppo del gigantismo nel settore navale.

Ora, navi sempre più grandi e quindi sempre più costose nell'esercizio, debbono ridurre al minimo le toccate e massimizzare invece, per approdo, i volumi imbarcati e sbarcati.

Nello stesso tempo, navi di queste dimensioni, da 4000 Teus in su, non possono essere adeguatamente ospitate e servite in tutti i porti. Il porto di *transhipment* soddisfa entrambe queste condizioni, consentendo l'utilizzo di grandi vettori che concentrano e limitano il numero degli approdi.

Attraverso poi l'utilizzo della "intermodalità nave/nave", *feederaggio*, il carico raggiunge il porto import/export di destinazione finale.

L'attività di servizio alla nave madre verso le navi più piccole, i *feeder*, costituisce il *focus* dell'attività di un porto di *transhipment*. Questo dato si conferma ulteriormente se andiamo a vedere dove generalmente sono posizionati i porti di *transhipment*.

Mentre quelli che ricordavo sopra, i porti "piattaforma logistica", sono normalmente ubicati più vicino possibile ai più ricchi mercati di produzione e consumo, quelli di *transhipment* generalmente sono collocati privilegiando il minimo scostamento dalle migliori rotte di navigazione.

L'esempio di Singapore dimostra più di qualunque altro la validità dell'assunto: il mercato *inland* di riferimento, cioè lo Stato di Singapore, è finanziariamente molto ricco ma modesto in relativo

volume di produzione e consumo, ovvero di traffico; nondimeno il suo porto è uno dei maggiori al mondo con oltre 17 mio Teus/year.

Più vicino a noi, il porto di Malta, in ordine di tempo probabilmente il primo porto di *transshipment* del Mediterraneo, non credo abbia bisogno di commenti.

Ora, seguendo una brillante intuizione imprenditoriale, valorizzando in maniera eccellente un posizionamento geografico con il *plus* di una avanzata ed efficiente capacità operativa, si è creato a Gioia Tauro un grande porto, un grandissimo porto, la cui principale vocazione è l'attività di *transshipment*.

Ciò detto, è però sbagliato considerare di minor valore un porto che ha un impatto economico relativo con il territorio limitrofo. In realtà, il porto di Gioia Tauro, modificando in positivo l'economia del trasporto marittimo nel Mediterraneo, ha, non solo radicato forti interessi, ma contribuito a riqualificare e rilanciare gran parte della portualità nazionale e, conseguentemente, ad aumentare il valore trasportistico del nostro Paese.

Se qualcuno si aspettava altro da Gioia Tauro è molto probabile che non sia il porto di Gioia Tauro ad essere sbagliato, ma probabilmente alcune un po' superficiali e forse dogmatiche aspettative.

La mia città d'origine è Carrara, città del marmo.

Lì, il lavoro consiste da secoli nello scavare la montagna per portare "al piano" grandi blocchi di marmo bianco. In pianura il blocco di marmo viene tagliato, lavorato e spedito in tutto il mondo.

È per me una facile similitudine: come la "montagna" genera materia prima, blocchi di marmo, così il porto di *transshipment* genera traffico, *containers* destinati ai mercati, bacini di produzione e consumo attraverso la modalità *feeder*.

Anche questo metro di paragone ha caratteri di colore ed ovviamente non esaustivi dal momento che, tra l'altro, il porto di *transshipment* ha funzioni non solo di instradamento, ma anche di raccolta, mentre non si è mai visto un blocco di marmo ripercorrere la strada in senso inverso "dal piano" alla montagna.

Esso è, tuttavia, efficace ad indicare come, in tutti i processi di natura economica alcune norme e principi non possano essere violati oltre ad una certa misura.

Ovvero, così come è norma che il processo di trasformazione industriale e commercializzazione sui prodotti lapidei avvenga non in “cava” ma nelle più attrezzate ed accessibili aree del piano, allo stesso modo i processi di lavoro che interessano il *container* e le merci in esso contenute, è molto più probabile ed economico che avvengano in prossimità delle aree dei bacini industriali e commerciali, per ragioni di economicità e competitività.

Dopo aver succintamente, ma mi auguro in modo abbastanza chiaro, cercato di classificare i caratteri ed il valore di un porto di *transhipment*, vediamo ora gli aspetti che caratterizzano un porto cosiddetto *direct call* o import-export.

Questo tipo di porto rappresenta oggi il punto di intersezione di tre reti infrastrutturali, la rete ferroviaria, quella stradale e quella marittima che non è improprio chiamare infrastruttura, dove la nave rappresenta il vettore e il mare l’impianto fisso.

Parlando di infrastrutture e modalità, vale la pena di ricordare come in passato la situazione dei trasporti italiani sia stata caratterizzata da una condizione di “sussidiarietà vettoriale”: una modalità vettoriale, ad esempio quella stradale su gomma, ha per un lungo periodo sviluppato un servizio di trasporto non suo proprio per economicità ed efficacia, ma di sussidio ad un altro, quello ferroviario.

La strada ha sostituito ed in qualche misura inibito la crescita della ferrovia.

Nell’andare a ricercare le cause di questa distorsione si corre ormai il rischio di fare sterile dietrologia. Occorre piuttosto capire dagli errori, guardare avanti per recuperarli e soprattutto evitare di commetterne di analoghi.

Negli ultimi anni, quasi per reazione, si è sviluppato un sentimento di rivalsa, con forti giustificate motivazioni ambientalistiche per la ferrovia nei confronti della strada.

Correndo il rischio di sembrare eccessivamente semplicatorio, l’Italia può essere considerata un Paese porta d’ingresso europea e, nello stesso tempo, importante mercato nazionale con una configurazione geografica specifica: il nostro Paese è lungo, stretto e attraversato da montagne.

Ora, è facile comprendere che, per i collegamenti longitudinali di lunga distanza e soprattutto per i più strategici collegamenti intereuropei, il vettore ferroviario non sia soltanto il più efficiente sotto ogni profilo, ma insostituibile per economicità.

Allo stesso modo nei collegamenti trasversali e per le brevi distanze a partire dai nodi infrastrutturali, il vettore stradale è quello migliore per flessibilità ed economia di gestione.

A partire da queste semplici considerazioni, in un periodo in cui l'importanza trasportistica dell'Italia in chiave continentale si va affermando sempre di più, così come aumentano continuamente i volumi di traffico, occorre avere ben presente che il nostro *focus* nell'economia del trasporto deve essere centrato sullo sviluppo dei nodi infrastrutturali e sull'equivalente crescita armonica della rete ferroviaria e stradale.

Occorre soprattutto evitare che un atteggiamento dogmatico o peggio di rivalsa della ferrovia provochi una nuova, anche se di segno differente, distorsione diseconomica e punitiva del nostro sistema dei trasporti.

Dopo aver ricordato il valore specifico di una modalità vettoriale ed il *plus* all'integrazione dei vettori rappresentato dai nodi, vale la pena di soffermarsi un momento su un altro aspetto della valorizzazione possibile all'interno del *network* delle reti infrastrutturali: il passaggio dal nodo alla piattaforma logistica.

Nel primo caso, il nodo, il valore aggiunto si applica all'efficienza economica nell'uso e nell'integrazione intermodale del singolo vettore; nel secondo, la piattaforma, questa valorizzazione si estende ad un ciclo economico più vasto, che comprende oltre al trasporto, parte di quello della produzione, distribuzione e consumo.

In passato il rapporto tra produzione e consumo è stato molto più diretto, quasi dalla fabbrica al mercato senza soluzioni di continuità. Nella situazione odierna, la globalizzazione non ha dilatato soltanto la dimensione del mercato, ma anche quella dell'attività di produzione. Questo aspetto specifico meriterebbe da solo un ciclo di conferenze e certo non esaustive, ma per fermarsi anche in questo caso su uno degli aspetti più evidenti, basta ricordare come mol-

ti dei prodotti finiti che oggi arrivano sul mercato hanno luoghi di produzione parziali sparsi nei diversi continenti e punti di assemblaggio, che generano il prodotto finito, ubicati invece in prossimità dei mercati.

Il porto, come abbiamo visto è il punto di intersezione, il nodo intermodale, la piattaforma logistica di maggior valore nelle relazioni economiche di traffico tra continenti. È dunque inevitabile pensare al porto come al centro di intersezione terminale, per le attività di produzione, iniziale, per quelle di distribuzione delle merci.

Con quest'ultimo paragrafo si apre realmente un nuovo grande capitolo per la portualità, che nei prossimi anni potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione nell'economia dei trasporti. Credo che avremo senz'altro occasione di ritornare in futuro sull'argomento.

Vorrei chiudere con una notazione quest'intervento: le coste italiane rappresentano un grande patrimonio turistico-ambientale e trasportistico-industriale per il nostro Paese.

La vocazione specifica di ogni territorio è soggetta a condizioni geo-economiche e ragioni di interscambio internazionale che debbono essere assecondate e valorizzate. Il dogmatismo, il velleitarismo, il localismo esasperato, gli antagonismi privi di senso, le ambizioni irragionevoli, le errate valutazioni hanno già prodotto, in passato, notevoli danni alla valorizzazione del nostro patrimonio costiero.

Dobbiamo probabilmente cominciare a fare tesoro delle esperienze altrui e delle nostre, anche di quelle sbagliate.